Содержание

Введение 2

«Предки» автомобиля 3

Зарождение отечественного автотранспорта 5

Заключение 11

Литература 12

# Введение

В красивых сказках и легендах выражена извечная мечта людей о средствах быстрого передвижения. Вспомним сказочные сапоги-самоходы, башмаки-самоступы, которые в одно мгновение переносили счастливого обладателя на большие расстояния: через высокие горы, дремучие леса, через моря и океаны. Но народ не только мечтал, он искал, изобретал чудесные машины для преодоления пространства. В настоящее время люди пользуются различными видами транспорта: речным, морским, грузовым, трубопроводным, воздушным, транспортом личного пользования.

Транспорт-перемещение людей и грузов (от латинского слова transporto – «перемещаю»), одна из важнейших областей общественного материального производства. Возникновением транспорта относится к древнейшим временам. В Древнем Китае, Персии, Римской империи было построено большое количество мощеных дорог для военных целей. Для транспортировки грузов использовались рабы-носильщики которые переносили вьюки или тащили 2–4 колесные повозки. С ростом торговли появилось морское судоходство – гребные, а затем и парусные суда. Но народ не только мечтал, он искал, изобретал чудесные машины для преодоления пространства. Автомобильный вид транспорта является одним из более удобных и комфортабельных. Но не сразу автомобиль стал таким, каким как мы его знаем сейчас – с элегантным кузовом, мягкими сиденьями, эластичными рессорами и мощным двигателем. Много умельцев ломало голову над его созданием и совершенствованием.

# «Предки» автомобиля

**От «Гамаксиона» до пневмопривода**

Задолго до появления автомобиля люди уже изобретали разнообразные самодвижущиеся экипажи. Причем многие модели были не только действующими, но и весьма эффективными.

К примеру, рассказывает в книге «История автомобиля» А. Моравский, еще в середине IV века до н.э. для Дионисия младшего, тирана Сиракуского, был построен некий «Гамаксион» – машина, передвигавшаяся с помощью мускульной силы человека. Как уверяют предания, «Гамаксион» успешно состязался с конными колесницами. Деметрий Фалернский 308 году до н.э. соорудил трехколесную повозку, где в качестве двигателя использовалось беличье колесо. Вместо белки в колесе, естественно перебирал ногами человек. Мускулоходный экипаж имелся и у римского императора Коммода (176–192 гг. н.э.). В триумфальных шествиях римляне использовали также педальные колесницы (педали вертели, разумеется, рабы).

В XV веке мускулоходы заново изобретают в Европе. Они вызывают изумление и восхищение, их приобретают монархи. Скажем, император Священной Римской империи Максимиллиан I для торжественных выездов использовал роскошный экипаж с тем же беличьим, то бишь «ступальным» колесом вместо мотора. Внутри этого огромного колеса вышагивали пятеро дюжих мужчин… Шедевром считался мускулоход, построенный Иоганном Ха-утшем из Нюрнберга в 1469 году для короля Дании. А в 1688 году инвалид Стефан Фарфлер создал четырехколесную коляску с передним приводом. В движение ее приводил сам седок – вручную, через зубчатую передачу.

Затем пришла очередь пружиномобилей. Первая такая машина. созданная французом Жаком де Вокансоном (1709–1782), легко трогалась с места, двигалась и останавливалась. Швейцарский священник Жаневуа в 1760 году изобрел экипаж, в котором роль ключа для завода пружинных двигателей исполняли крылья наподобие тех, что имеются у ветряных мельниц. В Новом Орлеане в 1870 году построили пружинный омнибус мощностью около 16 л.с., который мог перевозить десяток пассажиров. Кстати, в конце ХК века в США было довольно много энтузиастов, полагавших, что пружиномобиль способен обогнать автомобиль…

Популярными тогда были и пневмомобили – машины, работающие на сжатом воздухе. Первую из них англичанин Ман построил еще в 1823 году, но широкое распространение пневмомобили получили лишь на исходе столетия, когда появились баллоны высокого давления для сжатого воздуха. Пневмогрузовики и пневмокары в немалых количествах строили в Великобритании, Франции, США. Слово «автомобиль» означает «самодвижущийся» – сам от латинского – движущийся». В наше время автомобиль – самое распространенное средство механического транспорта. В России в в ряду имен изобретателей одним из первых должен быть назван дворцовый крестьянин из Казанской губернии Леонтий Лукьянович Шамшуренков (1687–1758), в 1752 г. создавший четырехколесный экипаж, приводившийся в движение мускульной силой двух человек. Интенсивные поиски новых видов транспорта велись в более развитых странах Запада.

Русский механик-самоучка Иван Петрович Кулибин (1735–1818) еще в 1791 г. изготовил педальную повозку-самокатку. В ней он использовал маховое колесо, коробку скоростей, подшипники качения, тормоза, рулевой механизм. Таким образом, повозка Кулибина, приводившаяся в движение человеком, стоявшим на запятках, содержала в себе ряд новых технических усовершенствований, впервые применявшихся в истории техники.

Практическое, применение автомобиля как транспортного средства начинается с появлением принципиально более простого, компактного и экономичного двигателя внутреннего сгорания (ДВС).

Опыты по созданию автомобилей, паромобилей и электромобилей проходили в разных странах в разных масштабах. Нельзя не отметить, что уже в 1899 г. русский инженер И.В. Романов разработал оригинальную конструкцию электробуса. И хотя в это время направление развития безрельсового сухопутного транспорта окончательно не определилось, а будущие автомобили еще занимали весьма скромное место в ряду с электро- и паромобилями, промышленное производство безрельсовых транспортных средств (БТС) неуклонно росло, а главное – повышалась экономическая потребность в них, особенно в таких территориально обширных странах как Россия и США.

Слово «автомобиль» означает «самодвижущийся» (от греческого autos – сам и латинского mobilis‑движущийся). В наше время автомобиль – самое распространенное средство механического транспорта. Во всем мире насчитывается более 300 млн. автомобилей.

Первые попытки создать самодвижущуюся повозку были сделаны еще два века назад.

# Зарождение отечественного автотранспорта

В ряду имен изобретателей одним из первых должен быть назван дворцовый крестьянин из Казанской губернии Леонтий Лукьянович Шамшуренков (1687–1758), в 1752 г. создавший четырехколесный экипаж, приводившийся в движение мускульной силой двух человек. Интенсивные поиски новых видов транспорта велись в более развитых странах Запада.

Русский механик-самоучка Иван Петрович Кулибин (1735–1818) еще в 1791 г. изготовил педальную повозку-самокатку. В ней он использовал маховое колесо, коробку скоростей, подшипники качения, тормоза, рулевой механизм. Таким образом, повозка Кулибина, приводившаяся в движение человеком, стоявшим на запятках, содержала в себе ряд новых технических усовершенствований, впервые применявшихся в истории техники.

Практическое, применение автомобиля как транспортного средства начинается с появлением принципиально более простого, компактного и экономичного двигателя внутреннего сгорания (ДВС).

Опыты по созданию автомобилей, паромобилей и электромобилей проходили в разных странах в разных масштабах. Нельзя не отметить, что уже в 1899 г. русский инженер И.В. Романов разработал оригинальную конструкцию электробуса. И хотя в это время направление развития безрельсового сухопутного транспорта окончательно не определилось, а будущие автомобили еще занимали весьма скромное место в ряду с электро- и паромобилями, промышленное производство безрельсовых транспортных средств (БТС) неуклонно росло, а главное – повышалась экономическая потребность в них, особенно в таких территориально обширных странах как

В 1769–1770 гг. французский изобретатель Ж. Кюньо построил трехколесный тягач для передвижения артиллерийских орудий. «Тележку Кюньо» считают предшественницей не только автомобиля, но и паровоза, поскольку она приводилась в действие силой пара. Паровые тележки для обычных дорог строились также и в Англии, и в России, однако были они тяжелыми, неудобными для пользования и потому широкого распространения не получили.

Появление легкого, компактного и достаточно мощного двигателя внутреннего сгорания открыло широкие возможности для развития автомобиля. В 1885 г. немецкий изобретатель Г. Даймлер, а в 1886 г. его соотечественник К. Бенц начали производство первых самодвижущихся экипажей с бензиновыми двигателями. Немалый вклад в широкое распространение автомобильного транспорта внес американский изобретатель и промышленник Г. Форд. В России автомобили появились в конце XIX в.

Первый советский автомобиль был выпущен в 1924 г. С этого времени начинается развитие автомобильной промышленности в СССР.

По своему назначению автомобили бывают транспортные (для перевозки пассажиров, грузов), специальные (санитарные, пожарные, автолавки, автокраны и др.) и гоночные (для спортивных соревнований). В свою очередь, транспортные автомобили делятся на легковые, грузовые и автобусы. В 1895 г. по улицам Санкт-Петербурга к Марсову полю проследовал первый автомобиль, приобретенный за границей. Началом зарождения автомобильного транспорта в России, как отрасли народного хозяйства, считается 11 сентября 1896 г., когда Министерство путей сообщения издало обязательное постановление «О порядке и условиях перевозки грузов и пассажиров по шоссе в самодвижущихся экипажах». 1 августа 1899 г. в Санкт-Петербурге на Марсовом поле состоялась проба автомобилей для перевозки пассажиров.

В основном автомобили покупали для частного владения. Грузовые использовались для перевозки случайных грузов заказчиков. Так, уже с 1908 г. в Москве осуществлялась перевозка топлива на собственных автомобилях для городских учреждений.

Как правило, автотранспортные подразделения создавались при предприятиях промышленности, связи и др. Первое относительно крупное автохозяйство (14 автофургонов) начало работать в столичном Санкт-Петербургском почтамте с сентября 1903 г.

История становления и развития автомобильного транспорта в России тесно переплетается с формированием экономического потенциала страны, состоянием и прогрессом гужевого, железнодорожного и водного транспорта.

Изучая разнообразную литературу, постепенно отходишь от стереотипов, что царская Россия была отсталой, полуфеодальной, аграрной страной, «не имевшей даже автомобильного транспорта».

Накануне первой мировой войны Российская империя по территории и количеству населения была одной из самых крупных держав, что требовало мощной сети транспортных коммуникаций, особенно автомобильных, в регионах, в которых не было железнодорожного транспорта.

Предвоенная дореволюционная Россия имела передовые для своего времени формы индустриального капитализма. Она находилась на подъеме (1909–1913 гг.), занимая в 1913 г. по производству промышленной продукции четвертое место в Европе и пятое место в мире. Так, добыча нефти в 1913 г. составила 10,3 млн. т, угля – 29,2 млн. т (этот уровень был обеспечен лишь в 30-е годы). Такое же положение было с производством чугуна, стали, проката черных металлов, добычей железной руды. Это создавало материально-сырьевые предпосылки для развития автомобилестроения.

Столь бурному прогрессу в немалой степени способствовало быстрое развитие транспорта, в первую очередь, и главным образом железнодорожного, благодаря дальновидной инвестиционной политике министра финансов С.Ю. Витте. Перевозка пассажиров возрастала ежегодно на 10, а грузов – на 7%. В России уже с 1906 г. быстрыми темпами начал развиваться автомобильный транспорт, в том числе грузовые автомобильные перевозки. В основном подвижной состав завозился из-за рубежа.

К 1910 г. в России с учетом выбытия был 3501 автомобиль, в основном в городах (2109); мотоциклов – 1155, в том числе в городах 460. Следует иметь в виду, что городов было крайне мало, в них проживало лишь 18% всего населения (в 2004 г. – 73,1%). Наибольшее число автомобилей находилось в промышленно развитых губерниях. Это были главным образом легковые автомобили для личных поездок, развлечений, спорта и туризма. Грузовых автомобилей было крайне мало. Зарождающийся автомобильный транспорт еще не играл существенной роли в экономической и социальной жизни страны. Основная тяжесть перевозок грузов и пассажиров ложилась на железнодорожный транспорт.

Русские промышленники считали, что развитие автомобилестроения и автомобильного транспорта для России является преждевременным из-за отсутствия надлежащих дорог, водителей, неприспособленности улиц городов для автобусных перевозок, многовековой привычки к сложившимся видам перевозок. Однако экономика России и опыт западных стран опровергали эти концепции. Прежде всего, следует проанализировать дорожные условия, которые в ряде губерний, особенно западных (Польша, Литва, Прибалтийский (Остзейский) край, западные районы нынешней Российской Федерации), были относительно удовлетворительными. Хотя объективности ради надо отметить, что в целом дороги оказывались пригодными лишь для гужевого транспорта.

Что же касается кадрового обеспечения, то эта проблема требовала своего решения. В автотранспортной отрасли работала незначительная доля трудоспособного населения. В 1913 г. на всех видах транспорта (в основном на железнодорожном) и в связи было лишь 2% занятого населения. Шоферы считались привилегированной прослойкой рабочего класса. В среднем шофер получал 100 руб. в месяц, что по масштабам цен 1913–1917 гг. было достаточно высокой оплатой. Средний месячный заработок рабочего составлял 20–25 руб.

В городах России главным образом работал гужевой и городской пассажирский электрический транспорт, но жизнь обусловливала необходимость новых, более эффективных видов городского транспорта взамен конки, трамвая и гужевых перевозок. Первый легковой автомобиль-такси «извозчик на автомобиле» с табличкой «Такса по соглашению» появился в Москве в октябре 1907 г., а в 1909 г. здесь образовалось «Товарищество автомобильного передвижения» для эксплуатации таксомоторов. В этом Товариществе в 1909 г. имелось четыре, в 1910 г. – 38, в 1913 г. – 224 легковых такси. 1908 г. Легковые автомобили. В зависимости от объема двигателя (в л) и сухой массы автомобиля (в кг) выделяют 5 классов легковых автомобилей: особо малый – до 1,2 л и до 850 кг (например, «Запорожец»); малый – 1,2–1,8 л и 850–1150 кг («Москвич», «Жигули», «Нива» и др.); средний – 1,8 – 3,5 л и 1150–1500 кг («Волга»); большой – 3,5–5 л и 1500 кг («Чайка»); высший, в котором литраж и сухая масса не регламентируются (ЗИЛ-4104).

Различаются легковые автомобили и по типу кузова. Наиболее распространен среди легковых автомобилей закрытый кузов седан (у большинства машин – у «Волги», «Москвича», «Жигулей»). У некоторых автомобилей этих марок кузова без багажника – типа универсал. Автомобили «Чайка» и ЗИЛ-117 имеют кузов лимузин с внутренней перегородкой, отделяющей место водителя от пассажирских сидений. У автомобилей ГАЗ-69, УАЗ-469 и некоторых других кузов типа фаэтон со складывающейся брезентовой крышей.

# Заключение

Воспоминания ветеранов автомобилизма дают яркую, реальную и фактическую картину тех далеких времен, когда лишь зарождалась перспективная отрасль – автомобильный транспорт. Вместе с тем фрагментальные очерки не позволяют составить целостного образа, требуются тщательные научные исследования, подтвержденные проверенными и сопоставленными статистическими данными. Лишь анализ богатейших архивных материалов и публикаций (подчас противоречивых) является первоосновой изложения начальных шагов автомобильного транспорта.

В данной работе была проделана попытка изучить и обобщить различные источники литературы и на основе всего этого составить свое мнение об этапах возникновения автотранспорта начиная с древности и заканчивая XXI в.

# Литература

1. 4x4, №7, 2008.
2. Башинджанян Е.А. О наболевшем и необходимом. // Автомобильная промышленность, №10, 2004.
3. Клаксон, №17, 2007.
4. Энциклопедический словарь юного техника – М.: Педагогика, 2005.
5. Юный изобретатель. – М.: Просвещение, 1996.